ODLUKE

ODLUKA KOMISIJE (EU) 2017/70

od 25. srpnja 2016.

o državnoj potpori SA.37185 (2015/C) (ex 2013/N) koju je Španjolska dodijelila i djelomično provela za financiranje Centro de ensayos de alta tecnología ferroviaria de Antequera (CEATF-a)

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2016) 4573)

(Vjerodostojan je samo tekst na španjolskom jeziku)

(Tekst bitan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a osobito njegov članak 108. stavak 2. prvi podstavak,

uzimajući u obzir Sporazum o Europskom gospodarskom prostoru, a osobito njegov članak 62. stavak 1. točku (a),

nakon poziva predmetnim stranama na podnošenje svojih primjedbi u skladu s prethodno navedenim odredbama ([1]) i uzimajući u obzir njihove primjedbe,

budući da:

1. **POSTUPAK**

(1) Španjolska je dopisom od 5. kolovoza 2013. prethodno prijavila Komisiji potporu za financiranje Centra za testiranje visokotehnološke željeznice u Antequeri („*Centro de Ensayos de Alta Tecnología Ferroviaria de Antequera*", „CEATF"). Prijava je registrirana 30. rujna 2013. Komisija je dopisima od 28. studenoga 2013. i 28. ožujka, 25. srpnja i 5. prosinca 2014. zatražila dodatne informacije, na koje su španjolska tijela odgovorila dopisima od 6. veljače, 20. svibnja, i 15. listopada 2014. te 23. siječnja 2015.

(2) Dopisom od 23. ožujka 2015. Komisija je obavijestila Španjolsku o svojoj odluci o pokretanju postupka u skladu s člankom 108. stavkom 2. Ugovora u vezi s prethodno navedenom mjerom.

(3) Odluka Komisije o pokretanju postupka („odluka o pokretanju postupka") objavljenja je u *Službenom listu Europske unije* ([2]). Komisija je od zainteresiranih strana zatražila da podnesu primjedbe u vezi s potporom.

(4) Sastanak sa španjolskim tijelima održan je 28. svibnja 2015. na zahtjev Komisije. Španjolska je svoje primjedbe na odluku o pokretanju postupka dostavila 2. srpnja 2015. Komisija je dopisima od 8. rujna i 15. listopada 2015. te 15. siječnja 2016. zatražila dodatne informacije, na što su španjolska tijela odgovorila dopisima od 28. rujna i 13. studenoga 2015. i 21. siječnja 2016.

(5) Komisija je zaprimila primjedbe poduzeća iz željezničkog sektora 7., 9., 10., 16., 17. i 23. srpnja 2015. Tih deset poduzeća su željeznički prijevoznici, proizvođači željezničkih vozila ili poduzeća koja pružaju objekte za virtualno testiranje ili koja testiraju materijale.

([1]) SL C 188, 5.6.2015., str. 10.
([2]) Vidjeti bilješku 1.

(6) Komisija je dopisom od 24. rujna 2015. te primjedbe proslijedila Španjolskoj, na koji je Španjolska odgovorila dopisom od 14. listopada 2015.

(7) Konačno, španjolska su tijela 26. srpnja 2013. podnijela projekt, u obliku o kojem su 30. rujna 2013. obavijestili Glavnu upravu za tržišno natjecanje, Glavnoj upravi za regionalnu i urbanu politiku Komisije kao „veliki projekt" koji će se financirati u okviru višeregionalnog operativnog programa koji je u to vrijeme bio na snazi u Španjolskoj ([3]). Španjolska su tijela povukla projekt dopisom od 14. travnja 2015.

2. **DETALJAN OPIS MJERE**

2.1. **Cilj i opis projekta CEATF**

(8) Prijavljena mjera odnosi se na javno financiranje istraživačke infrastrukture koja je namijenjena radu kao centar za testiranje željezničkih vozila velikih brzina i povezane opreme. Cilj je projekta CEATF pružiti jedinstvenu infrastrukturu u Europi kako bi se omogućila provedba potrebnih postupaka testiranja, provjere i odobrenja za željeznička vozila velikih brzina.

(9) Projekt CEATF sastoji se od kružne željezničke pruge na kojoj vlakovi mogu postizati veoma velike brzine (do 520 km/h) i pomoćnih objekata kojima se omogućavaju istraživanje, odobravanje i podešavanje mobilne željezničke opreme, infrastrukture i elemenata gornjeg ustroja. Konkretnije, objekti centra omogućavaju istraživanje željezničke dinamike, nove generacije vuče i kočenja za vlakove i signalnih sustava željezničke infrastrukture.

(10) Kružna željeznička pruga prsten je dužine 58 km s ravnim dijelom od 9 km koji omogućava postizanje brzina do 520 km/h. Ta se pruga sastoji od lukova velikog polumjera koji, zajedno s određenim nadvišenjem, omogućavaju postizanje određene brzine i bočno ubrzanje.

(11) Španjolska je navela da je kružna željeznička pruga namijenjena upotrebi za homologaciju tipa željezničkih vozila koja postižu brzine do 520 km/h, što odgovara homologaciji tipa lukova velikih i veoma velikih polumjera ([4]).

(12) Kružna je željeznička pruga opremljena i s dva dijela na kojima se nalazi dvokolosiječna pruga i platforme koje se mogu upotrebljavati za homologaciju tipa željezničkih vozila koja dostižu 250 km/h ([5]) ili manje, kao i za testiranje infrastrukture i gornjeg ustroja.

(13) Kružna je željeznička pruga opremljena priključnim odvojcima, koji se mogu upotrebljavati za homologaciju tipa malih i veoma malih lukova.

(14) Pomoćni objekti uključuju Integrirani centar za željezničke usluge („*Centro Integral de Servicios Ferroviarios*", „CISF") u kojemu se nalaze laboratoriji, uredi i prostorije za trening. Laboratoriji se sastoje od višefunkcionalnih prostora za radionice i pripremanje testiranja kojima bi se trebalo olakšati sastavljanje i rastavljanje željezničke opreme, zadatke razvoja različitih ugrađenih sustava te aktivnosti istraživanja, razvoja i inovacija („R&D&I"). Dio tog prostora namijenjen je testiranju optimalnog ponašanja željezničkih vozila za buduću provjeru i odobravanje pružnih vozila.

(15) Pomoćni objekti sadržavaju i tračnice za posebno testiranje, višenaponske podstanice za napajanje električnom energijom kružnih željezničkih pruga i centar za upravljanje prometom.

([3]) Višeregionalni operativni program „Istraživanje, razvoj i inovacije (R&D&I) poduzeća i za poduzeća – tehnološki fond" koji je Komisija donijela 7. prosinca 2007. (Odluka C/2007/6316). Programom se pruža potpora Zajednice u svim španjolskim regijama u okviru ciljeva konvergencije, regionalne konkurentnosti i zapošljavanja.

([4]) Drugi podnesak španjolskih tijela zaprimljen i registriran 20. svibnja 2014., str. 12, potvrđeno u njihovu podnesku od 22. siječnja 2015.

([5]) Kako je opisano u odjeljku 2.3.1. u nastavku, projekt je podvrgnut izmjenama tehničkog nacrta tijekom faze preliminarne studije izvedivosti sve dok nije postigao konačni oblik u travnju 2013., kada je ADIF podnio projekt Ministarstvu javnih radova i transporta.

(16) Izgradnja kružne željezničke pruge i upravljanje njome povjerilo bi se javno-privatnom partnerstvu (JPP-u), grupaciji ADIF (*Administrador de Infraestructura ferroviaria*, vidjeti niže navedenu uvodnu izjavu 24. i konzorciju poduzeća. Konzorcij poduzeća trebao bi biti uspostavljen u pravnom obliku „subjekta posebne namjene" (SPN, „*Sociedad de Propósito Específico*" – „*SPE*") ([6]), koji će biti odgovoran za izgradnju centra za testiranje i nakon toga za njegov rad u razdbolju od 25 godina. ADIF se imenuje kao vlasnik CEATF-a.

(17) Prije poziva na sudjelovanje u natječaju koji je 2. srpnja 2013. objavljen u španjolskom službenom listu ([7]) španjolska su tijela navela da su održani sastanci s potencijalnim zainteresiranim poduzećima i da su provedene koordinirane ankete. Španjolska tijela navode da su odgovori potvrdili visoku razinu interesa unutar privatnog sektora za provedbu projekta ([8]). Poduzeća koja su iskazala velik interes za projekt su poduzeća iz građevinskog sektora (40,43 % zaprimljenih upitnika) i proizvođači željezničkih vozila (12,76 % zaprimljenih upitnika). Naveli su da je njihov interes za sudjelovanjem u projektu i preuzimanjem rizika podložan određenim jamstvima za njihovo ulaganje jer dostupne informacije o profitabilnosti u vrijeme izvođenja studije nisu bile dovoljne za čvršće obvezivanje ([9]).

(18) Međutim, prvi poziv na sudjelovanje u natječaju za odabir SPN-a proglašen je ništavnim u listopadu 2013. jer nijedan ponuditelj nije izrazio interes za projekt. Postupak odabira ponuditelja nakon toga je suspendiran do donošenja Komisijine konačne odluke o projektu.

(19) Španjolska su tijela potvrdila da će se u CEATF-u provoditi samo gospodarske aktivnosti. Ako će se ADIF ili njegovo društvo kći ADIF Alta Velocidad za svoje testove koristiti centrom, oni će to činiti pod istim uvjetima kao drugi korisnici tijekom ugovornog razdoblja od 25 godina.

(20) Španjolska su tijela navela da u Europi trenutačno djeluju tri centra za testiranje željeznice (Cerhenice (Velim) u Češkoj Republici, Wildenrath u Njemačkoj i Valenciennes u Francuskoj). Španjolska tijela tvrde da ti objekti omogućavaju testiranje isključivo pri nižim brzinama (vidjeti u nastavku navedenu tablicu 1.).

Tablica 1.

Usporedba ostalih operativnih centara za testiranje željeznice u Europi, jednog u SAD-u i CEATF-a

	Velim (Češka Republika)	Wegberg-Wildenrath (Njemačka)	Valenciennes ([1]) (Francuska)	TTCI – Puebla (SAD)	CEATF (Španjolska)
Godina izgradnje	1963.	1997.	1999.	1998.	Izgradit će se
Broj kružnih željezničkih pruga	2	5	4	4	1
Duljina (km)	3,9 i 13,3	Od 0,4 do 6,1	Od 1,6 do 2,7	Od 5,6 do 21,7	9 ravni dio 58 prsten
Najveća brzina (km/h)	210	160 (velika kružna željeznička pruga)	110	265 (velika kružna željeznička pruga)	520
Vlasnik	Željeznički institut za istraživanje, ogranak nacionalnog željezničkog prijevoznika	Siemens	CEF SA (61 % u vlasništvu Alstoma)	Udruženje američkih željeznica	Nacionalni željeznički prijevoznik – ADIF

Izvor: španjolska tijela
([1]) http://www.c-e-f.fr/.

([6]) Za detaljniji opis vidjeti odjeljak 2.4. odluke o pokretanju postupka.
([7]) Španjolski službeni list (BOE) br. 157, 2. srpnja 2013.
([8]) Deloitte, „Konačni zaključci o zaprimljenim upitnicima u vezi s projektom za razvoj, izgradnju, održavanje i upravljanje željezničkim prstenom ADIF-a u Antequeri u okviru javno-privatnog partnerstva", 8. listopada 2012.
([9]) Radni sažetak Deloitteova izvješća iz podneska španjolskih tijela od 22. siječnja 2015.

(21) Španjolska su tijela navela da španjolski proizvođači željezničkih vozila za ispitivanja na tračnicama najčešće upotrebljavaju objekte koje nude Velim i Winderath, ali i centar za testiranje TTCI u Pueblu u SAD-u.

(22) Testiranje željezničkih vozila velikih brzina provodi se i na željeznicama za komercijalnu upotrebu s maksimalnom predviđenom brzinom od 350 km/h, pri čemu se testiranje provodi pri brzini do 385 km/h kako se zahtijeva standardom (10 % iznad nominalne brzine vlaka). Testovi se provode noću kada se ne pružaju komercijalne usluge prijevoza putnika.

2.2. **Korisnik**

(23) ADIF, kao predviđeni vlasnik Centra, zatražio je javno financiranje za izgradnju CEATF-a.

(24) Osnovan 2005., ADIF je poduzeće u 100 % vlasništvu države za čije je poslovanje odgovorno Ministarstvo javnih radova i transporta („*Ministerio de Fomento*"). ADIF je vlasnik španjolske željezničke infrastrukture i odgovoran je za njezino upravljanje (izgradnju, održavanje, popravak i upravljanje).

(25) Kraljevskim ukazom – Zakonom 15 od 13. prosinca 2013. o restrukturiranju ADIF-a ([10]) osnovano je novo poduzeće u javnom vlasništvu nazvano ADIF – Alta Velocidad. Kao rezultat, ogranak odgovoran za izgradnju konvencionalne nacionalne željezničke mreže i upravljanje njome (ADIF) sada je odvojen od ogranka nadležnog za upravljanje željezničkim prugama velikih brzina (ADIF Alta Velocidad).

(26) Prema španjolskim tijelima, ADIF-ove aktivnosti uključuju izgradnju i upravljanje željezničkom infrastrukturom koja se sastoji od tračnica, kolodvora i teretnih terminala, upravljanje željezničkim prometom, raspodjelu kapaciteta željezničkim prijevoznicima, prikupljanje pristojbi za upotrebu infrastrukture, kolodvora i teretnih terminala te upravljanje vlastitom imovinom (kao što je portfelj industrijske i intelektualne imovine). Te aktivnosti predstavljaju gospodarske aktivnosti. Ostale gospodarske aktivnosti uključuju najam prostora za trgovine, trgovačke sajmove, izložbe, štandove, promocije i predstave na ADIF-ovim kolodvorima ([11]). One sudjeluju u prihodu ADIF-a sa 99,97 %. Španjolska su tijela, međutim, navela da ADIF može obavljati i druge aktivnosti koje su, prema njihovu mišljenju, negospodarske prirode, npr. istraživanje i razvoj (R&D).

2.3. **Opis mjere potpore**

2.3.1. *Oblik projekta, pravna osnova i financiranje*

(27) Ministarstvo javnih radova i transporta u veljači 2009. povjerilo je ADIF-u zadatak utvrđivanja izvedivih mogućnosti za objekt za testiranje željeznice kojim bi se omogućilo istraživanje, razvoj i ulaganja za napredna rješenja u sektoru željeznice velikih brzina.

(28) ADIF i Vijeće Andaluzije („*Junta de Andalucía*", putem svojeg Vijeća za inovacije, znanost i poduzeća) formalizirali su 15. prosinca 2009. Memorandum o razumijevanju, u kojemu je utvrđena predanost obaju ustanova stvaranju Centra za željezničku tehnologiju („Centro de Tecnologías Ferroviarias", „CTF" ([12])) pri Andaluzijskom tehnološkom parku i objekta za testiranje željeznice, naime CEATF, u provinciji Malagi.

(29) Prva inačica projekta koja je 1. lipnja 2010. predstavljena Ministarstvu javnih radova i transporta uključivala je izgradnju glavnog željezničkog prstena duljine 57 km za vlakove velikih brzina (s maksimalnom testnom brzinom od 450 km/h) i dvaju sekundarnih kružnih željezničkih pruga (20 km i 5 km duljine) za testiranje metroa i tramvaja (s maksimalnom brzinom od 220 km/h). Razmatrane su različite lokacije glavne kružne željezničke pruge i različite nacrtne mogućnosti. Početnim dokumentom, koji je razrađen radi pokretanja procjene utjecaja na okoliš projekta, predstavljene su četiri mogućnosti za glavnu kružnu željezničku prugu i dvije za sekundarne kružne pruge.

([10]) *Ley 39/2003 del Sector Ferroviario*, objavljen u španjolskom službenom listu (BOE) br. 299. od 14. prosinca 2013.
([11]) Njima na komercijalnoj osnovi upravlja ADIF-ov Odjel za putničke kolodvore (izvor: www.adif.es).
([12]) Klaster željezničke tehnologije koji djeluje u istoj regiji, vidjeti uvodnu izjavu 12. odluke o pokretanju postupka

(30) Paralelno sa studijama ADIF-a namijenjenima utvrđivanju najprikladnije mogućnosti za centar za testiranje željeznice velikih brzina, Španjolska je u svoj operativni program uključila prijedloge za takav projekt (u skladu s Odlukom Vijeća (EZ) br. 1083/2006 ([13])), radi dobivanja sredstava EFRR-a ([14]).

(31) ADIF je 1. prosinca 2010. privremeno odobrio „Informativnu studiju za objekte za testiranje i eksperimentiranje povezane s ADIF-ovim Centrom za željezničku tehnologiju u Malagi". U dokumentu je predstavljena višekriterijska analiza dvaju alternativa za glavnu kružnu željezničku prugu (1 A i 1B) i dvaju alternativa za sekundarnu kružnu željezničku prugu (1B1 i 1B2). U dokumentu je zaključeno da su alternative 1B i 1B1 najprikladnije.

(32) Ministarstvo znanosti i inovacija te ADIF potpisali su 27. prosinca 2010. sporazum („*convenio de collaboración*") za financiranje izgradnje i opreme centra za željezničku tehnologiju visoke brzine. Posebice, država je pristala pružiti financiranje ADIF-u u obliku zajmova i bespovratnih sredstava. Bespovratna sredstva kvalificirana su kao „predujam" iz sredstava EFRR-a ([15]).

(33) ADIF je u siječnju 2011. počeo primati transfere od države. Prema španjolskim tijelima ([16]), ti su predujmi djelomično upotrijebljeni za studije izvodljivosti, a djelomično za izgradnju laboratorija (CISF-a) na lokaciji na kojoj je trebao biti uspostavljen projekt CEATF u regiji Antequera.

(34) Nakon dugotrajnog upravnog i savjetodavnog postupka te uslijed određenih primjedbi zaprimljenih tijekom prvih javnih savjetovanja, ADIF je odlučio preispitati opseg projekta. Nova alternativa (1C) koja se sastojala od kružne željezničke pruge na kojoj vlakovi mogu postići brinu od 520 km/h na ravnome dijelu bez sekundarnih kružnih željezničkih pruga (koje su zamijenila dva dijela na kojima su tračnice povezane s glavnom kružnom željezničkom prugom) uvedena je u dokumentima i dodatno analizirana.

(35) ADIF je tada proveo dodatno ispitivanje i sastavio „Osnovni plan za objekte za testiranje i istraživanje pri ADIF-ovu Centru za željezničku tehnologiju u Malagi. Glavna i sekundarna kružna željeznička pruga te priključci." Tim je dokumentom, koji se temelji na alternativi 1C, predstavljen projekt kako je opisan u prethodno navedenom odjeljku 2.1. Taj je plan podnesen Glavnoj upravi za željeznicu Ministarstva javnih radova i transporta, koje je 8. travnja 2013. odlučilo pokrenuti javno savjetovanje ([17]).

(36) Nakon provedbe javnog savjetovanja, projekt je odobren 27. lipnja 2013. na ministarskoj razini (Glavna uprava za željeznicu Ministarstva javnih radova i transporta), podložno konačnom odobrenju Vijeća ministara.

(37) Vijeće ministara 28. lipnja 2013. formalno je odobrilo projekt ([18]) i njegovo financiranje te je ovlastilo Ministarstvo javnih radova i transporta da pokrene javni natječaj, pomoću ADIF-a, za izgradnju i iskorištavanje CEATF-a ([19]).

(38) Posljedično, financiranje prijavljenog projekta temeljilo se prvo na sporazumu od 27. prosinca 2010., a nakon toga na Odluci Vijeća ministara od 28. lipnja 2013.

([13]) Uredba Vijeća (EZ) br. 1083/2006 od 11. srpnja 2006. o utvrđivanju općih odredaba o Europskom fondu za regionalni razvoj, Europskom socijalnom fondu i Kohezijskom fondu i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 1260/1999 (SL L 210, 31.7.2006., str. 25.).

([14]) Zapisnik sastanka „*Comité de seguimiento del programa operativo de I+D+I por y para el beneficio de las empresas – Fondo tecnologico 2007-2013*" – 11. lipnja 2010. Odborom predsjeda glavni direktor za EFRR španjolskog Ministarstva gospodarstva, a njegovu radu prisustvuju predstavnici sudionika u operativnom programu (javne uprave i poduzeća) i Komisije.

([15]) Španjolska su tijela 2. srpnja 2015. tekst sporazuma dostavila e-poštom.

([16]) E-pošta španjolskih tijela od 1. i 8. lipnja 2015., potvrđena u podnesku od 13. studenoga 2015. na stranici 5 i njegovim prilozima.

([17]) Objava u Španjolskom službenom glasilu (BOE), 17. travnja 2013.

([18]) U skladu s tehničkim značajkama koje su utvrđene kao konačne (maksimalna brzina, broj i oblik kružne željezničke pruge, lokacija i vrsta željezničkih vozila na kojima će se provoditi testiranje).

([19]) Rezolucija Državnog tajništva za infrastrukturu, transport i stanovanje o odobravanju projekta i predstavljanju njegovih ciljeva i nadolazećeg postupka. Vidjeti uvodnu izjavu 10. odluke o pokretanju postupka.

2.3.2. *Instrument potpore*

(39) Prema Odluci od 28. lipnja 2013., ukupni troškovi projekta iznose 358,6 milijuna EUR ([20]). Javno financiranje pokriva cjelovite troškove projekta te će ga na sljedeći način dodijeliti Ministarstvo gospodarstva i konkurentnosti:

(a) 99,6 milijuna EUR u obliku zajmova (91,3 milijuna EUR od *Convenio INNVENTA* 2010., 1,7 milijuna EUR od *Programa INNPLANTA* 2010. i 6,6 milijuna EUR od *Programa INNPPLANTA* 2011.) ([21]);

(b) 259 milijuna EUR u obliku bespovratnih sredstava isplaćenih iz općeg proračuna države i kvalificiranih kao „predujam" sredstava Europskog fonda za regionalni razvoj (EFRR-a) (253,2 milijuna EUR iz *Convenio INNVENTA* 2010., 3,9 milijuna EUR iz *Programa INNPLANTA* 2010. i 1,9 milijuna EUR iz *Programa INNPPLANTA* 2011.).

(40) U pogledu zajmova koji će se pružiti ADIF-u za projekt koji su opisani u uvodnoj izjavi 39. točki (a), španjolska tijela pružila su sljedeće detalje:

Tablica 2.

Struktura i otplata zajmova projekta CEATF

PROGRAM	KAMATNA STOPA (%)	RAZDOBLJE OTPLATE	MAKSIMALAN IZNOS (u milijunima EUR)
INNVENTA 2010.	1,17	2016. – 2024.	91,3
INNPLANTA 2010.	1,17	2015. – 2025.	1,7.
INNPLANTA 2011.	0,00 3,06	2014. – 2018. 2015. – 2025.	0,8 5,8
			99,6

Izvor: španjolska tijela

(41) Zajmovi se otplaćuju po različitim stopama, ovisno o tranšama i programima u okviru kojih su odobreni.

(42) Kako bi usporedila kamatne stope gore navedenih zajmova sa stvarnim tržišnim stopama, španjolska su tijela pružila popis komercijalnih zajmova odobrenih ADIF-u/ADIF Alta Velocidadu tijekom proteklih pet godina, zajedno s njihovim uvjetima ([22]) (osim EIB-a):

(a) ADIF-u je 2010. odobreno sedam zajmova: tri s fiksnom kamatnom stopom od 4,036 % do 4,580 %, a ostala četiri odobrena su po varijabilnoj kamatnoj stopi izračunanoj prema stopi Euribora ročnosti od 3 do 12 mjeseci, na koju je primijenjena marža od 100 do 170 baznih bodova tijekom trajanja zajma;

(b) ADIF-u je 2011. odobreno 11 zajmova s varijabilnom kamatnom stopom izračunanom prema stopi Euribora ročnosti od 3 do 6 mjeseci na koju je primijenjena marža od 210 do 250 baznih bodova tijekom trajanja zajma. Na primjer, ADIF-u je 8. travnja 2011. odobren zajam od 75 milijuna EUR s trajanjem od sedam godina s varijabilnom kamatnom stopom izračunanom prema stopi tromjesečnog Euribora na koju je primijenjena marža od 230 baznih bodova (s trogodišnjim razdobljem odgode i semestralnim povratom sredstava);

([20]) Točan iznos je 358 552 309,00 EUR, zaokružen na 358,6 milijuna EUR; vidjeti Odluku Vijeća ministara od 28. lipnja 2013. http://prensa.adif.es/ade/u08/GAP/Prensa.nsf/0/80A8FA05AE117307C1257B9B00284BC1/$file/130628%20Anillo%20Ferroviario%20Antequera%20Consejo%20Ministros.pdf?OpenElement

([21]) *Izvor*: str. 85 memoranduma o prijavi (rujan 2013), dopunjenog e-poštom od 2. srpnja 2015. i podneskom od 13. studenoga 2015. Struktura financiranja u obliku bespovratnih sredstava (kvalificiranih kao „predujam bespovratnih sredstava") i zajmova potječe iz sporazuma potpisanog 2010., ali je proračun ažuriran nakon odluke donesene 28. lipnja 2013.

([22]) Pružili su popis svih zajmova koje su primili ADIF i ADIF-Alta Velocidad, ali s učinkom od 1. siječnja 2013., datuma na koji se ADIF podijelio na ADIF i ADIF-Alta Velocidad. Imovina povezana s kružnom željezničkom prugom ostala je unutar ADIF-a.

(c) Komisija napominje da se marža baznih bodova primijenjena na zajmove odobrene ADIF-u povećala 2013. i 2014. na 450 baznih bodova ([23]).

2.3.3 *Sredstva koja su već isplaćena ADIF-u*

(43) Španjolska je navela i da je do studenoga 2015. ADIF primio ukupni neto iznos od 139,9 milijuna EUR u obliku „predujmova bespovratnih sredstava" i zajmova. U dolje navedenim tablicama 3., 4. i 5. detaljno je opisano financiranje koje je primio ADIF od siječnja 2011. naovamo:

Tablica 3.

Ažurirani iznosi koje je primio ADIF – studeni 2015.

(u milijunima EUR)

	INNVENTA	INNPLANTA 2010.	INNPLANTA 2011.	UKUPNO (neto)
Predujam bespovratnih sredstava	130,0	3,9	1,25	135,2
Zajmovi	—	1,7	3,0	4,7
UKUPNO	130,0	5,6	4,2	139,9

Izvor: španjolska tijela

Tablica 4.

Detalji o tranšama zajmova

	PREDUJAM BESPOVRATNIH SREDSTAVA			
	Datum	Aktivnost		Iznosi (u EUR)
	Convenio Innventa			
(1)	17.1.2011.			30 000 000
(2)	17.1.2012.			100 000 000
			Ukupno *Innventa* (1 + 2)	**130 000 000**
	Programa Innplanta 2010.			
(3)	17.1.2011.	Akt 2.		3 023 790
(4)	11.1.2012.	Akt 2.		966 210
(5)	28.2.2013.	Akt 2.	*povrat sredstava*	*– 25 084*
			Ukupno *Innplanta* 2010. (3 + 4 + 5)	**3 964 916**

([23]) Fiksna kamatna stopa iznosila je 2012. 4,884 %, a varijabilna kamatna stopa izračunana je prema stopi Euribora ročnosti od 3 do 6 mjeseci na koju je primijenjena marža od 275 do 400 baznih bodova, ovisno o trajanju zajma. Fiksna kamatna stopa iznosila je 2013. 6,28 %, a varijabilna kamatna stopa izračunana je prema stopi šestomjesečnog Euribora na koju je primijenjena marža od 400 do 450 baznih bodova, ovisno o trajanju zajma.

	PREDUJAM BESPOVRATNIH SREDSTAVA			
	Datum	Aktivnost		Iznosi (u EUR)
	Programa *Innplanta* 2011.			
(6)	2.5.2012.	Akt 16.		161 000
(7)	13.2.2013.	Akt 16.		857 500
(8)	10.1.2014.	Akt 16.		857 500
(9)	16.7.2014.	Akt 16.	*povrat sredstava*	*– 627 591*
			Ukupno *Innplanta 2011.* (6 + 7 + 8 + 9)	**1 248 409**
(10)	**Ukupno svi isplaćeni programi (1 + 2 + 3 + 4 + 6 + 7 + 8)**		**135 866 000**	
(11)	**Ukupno svi nadoknađeni programi (5 + 9)**		***– 652 675***	
	Ukupno svi preostali programi (neto) (10 + 11)		**135 213 325,00**	

Izvor: španjolska tijela

Tablica 5.

Detalji o tranšama zajmova s kamatnim stopama koje će se primjenjivati

	ZAJMOVI				
	Datum	Aktivnost	Kamatna stopa (%)		Iznosi (u EUR)
	Convenio Innventa				
				Ukupno	**00**
	Programa Innplanta 2010.				
(1)	17.1.2011.	Akt 2.	1,17		1 295 910
(2)	11.1.2012.	Akt 2.	1,17		414 090
(3)	28.2.2013.	Akt 2.	1,17	*povrat sredstava*	*– 10 750*
				Ukupno *Innplanta 2010.* (1 + 2 + 3)	**1 699 250**

	ZAJMOVI				
	Datum	Aktivnost	Kamatna stopa (%)		Iznosi (u EUR)
	Programa Innplanta 2011.				
(4)	2.5.2012.	Akt 13.	3,06		236 000
(5)	13.2.2013.	Akt 13.	3,06		5 087 000
(6)	27.11.2013.	Akt 13.	3,06	*povrat sredstava*	*– 2 839 388*
(7)	2.5.2012.	Akt 16.	3,06		69 000
(8)	13.2.2013.	Akt 16.	3,06		367 500
(9)	10.1.2014.	Akt 16.	3,06		367 500
(10)	16.7.2014.	Akt 16.	3,06	*povrat sredstava*	*– 268 467*
				Ukupno *Innplanta 2011.* (4 + 5 + 6 + 7 + 8 + 9 + 10)	**3 019 145**
(11)	**Ukupno svi isplaćeni programi (1 + 2 + 4 + 5 + 7 + 8 + 9)**			**7 837 000**	
(12)	**Ukupno svi nadoknađeni programi (3 + 6 + 10)**			***– 3 118 605***	
	Ukupno svi preostali programi (neto) (11 + 12)			**4 718 395**	

Izvor: španjolska tijela

(44) Ukupni ([24]) iznos koji je španjolska država isplatila ADIF-u jest 143 703 000 EUR, koji obuhvaća 135 866 000 EUR bespovratnih sredstava i 7 837 000 EUR zajmova. Komisija napominje da je u razdoblju od 2011. do 2014., prema informacijama koje su pružila španjolska tijela, ADIF već otplatio 652 675 EUR bespovratnih sredstava i 3 118 605 EUR zajmova. Prema španjolskim tijelima, još je nepodmireno 139 931 720 EUR (neto), uključujući 135 213 325 EUR bespovratnih sredstava i 4 718 395 EUR zajmova. Španjolska tijela navela su da je ADIF već potrošio 20,46 milijuna EUR ([25]) od tog iznosa.

(45) U kontekstu formalne istrage, španjolska su tijela potvrdila da već potrošenih 20,46 milijuna EUR potječe iz gore navedenih programa (*INNVENTA 2010.*, *INNPLANTA 2010.* i *2011.*) i da troškovi nisu pokriveni resursima ADIF-a koji potječu od njegovih gospodarskih aktivnosti. Nadalje, pružila su popis sklopljenih ugovora i obavljenih radova (vidjeti prethodno navedenu uvodnu izjavu 33. koja se odnosi na obavljene radove). Svaki je ugovor kategoriziran ovisno o njegovu predmetu i sastavnici sveukupnog projekta u pogledu koje je zaključen. ADIF je potrošio 6,54 milijuna EUR na ispitivanja i pripremne radove za ispitne kružne željezničke pruge te 13,92 milijuna EUR na izgradnju i opremanje CISF-a.

([24]) Iznos od 139 931 720 već je neto iznos djelomičnog povrata zajmova i bespovratnih sredstava.
([25]) 19,8 milijuna EUR spomenutih u podnesku od 20. svibnja 2014., Prilog II., „negativne posljedice nerealizacije projekta”, str. 10. Ažurirano na 20,46 milijuna EUR u podnesku španjolskih tijela od 28. rujna 2015.

3. ODLUKA O POKRETANJU SLUŽBENOG ISTRAŽNOG POSTUPKA

(46) Komisija je u svojoj odluci o pokretanju postupka izrazila dvojbe u pogledu:

(a) navodnog nepostojanja potpore:

— na razini ADIF-a. U tom pogledu, Komisija je napomenula da je ADIF javno poduzeće koje obavlja gospodarske i negospodarske aktivnosti te prima javno financiranje koje isplaćuje Ministarstvo gospodarstva i konkurentnosti (državna sredstva). Budući da je potpora dodijeljena ADIF-u za potrebe izvođenja gospodarskih aktivnosti (iznajmljivanje objekata trećim stranama, vidjeti prethodno navedenu uvodnu izjavu 19.) i budući da je ADIF imenovan vlasnikom infrastrukture izvan bilo kakvog natječajnog postupka, čini se kako mjera predstavlja državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. ugovora u korist ADIF-a,

— na razini SPN-a. Iako bi se moglo pretpostaviti da se ne radi o potpori ako bi se natječajnim postupkom omogućilo da ekonomski najpovoljnija ponuda odgovara vrijednosti koncesije, javni natječaj koji je pokrenut u srpnju 2013. proglašen je ništavnim u listopada 2013., pri čemu nije pokrenut daljnji konkurentni postupak odabira. Stoga su odlukom o pokretanju postupka izražene dvojbe u postojanje potpore na ovoj razini ([26]),

— na razini korisnika centra CEATF. Iako bi infrastruktura bila otvorena svim mogućim korisnicima, nedostatak održivog poslovnog plana naveo je Komisiju da izrazi sumnju u to održavaju li predviđene cijene pristupa stvarne razine tržišnih cijena;

(b) zakonitost potpore:

— Na temelju dostupnih informacija na datum donošenja svoje odluke o pokretanju postupka, Komisija je napomenula da je 19,8 milijuna EUR potrošeno prije prijave mjere Komisiji te se raspitala o privatnoj ili javnoj naravi resursa iskorištenih za rad koji je obavljen prije prijave mjere o kojoj je riječ;

(c) spojivost takvog financiranja s Komisijinim Okvirom državne potpore za istraživanje, razvoj i inovacije („Okvir za R&D&I") ([27]):

— Komisija je izrazila zabrinutost u pogledu doprinosa projekta jasno definiranom cilju od zajedničkog interesa, njegove nužnosti i prikladnosti te poticajnog učinka potpore i njezine razmjernosti. Nadalje, Komisija je navela da se ne mogu isključiti neopravdani negativni učinci na tržišno natjecanje i trgovinu.

4. PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANAKA

(47) Kako je spomenuto u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 5., deset poduzeća iz željezničkog sektora podnijelo je svoje primjedbe tijekom službenog istražnog postupka.

(48) Kao prvo, većina ispitanika dovela je u pitanje postojanje potražnje za objektom za testiranje pri toliko velikoj brzini (naime, višoj od 385 km/h), ističući da je sektor željeznice velikih brzina u Europi trenutačno ograničen na 320/350 km/h ([28]). Prema jednom željezničkom prijevozniku, brzina od 300 km/h predstavlja optimalnu ravnotežu između potrošnje energije i trajanja putovanja u smislu tržišne učinkovitosti.

(49) Iz tehničkog stajališta, dva su poduzeća navela da pruge velikih brzina trenutačno čine kolosijeci sa zastorom koji omogućavaju postizanje brzine željezničkih vozila do 350 km/h. Za znatno povećanje komercijalne brzine potrebno je modificirati infrastrukturu i zamijeniti postojeće kolosijeke s betonskim pločama, što bi uključivalo neprimjereno visoko ulaganje i operativne troškove. Budući da se troškovi iskorištavanja i održavanja komercijalnih željezničkih kolosijeka povećavaju s povećanjem brzine, posljedično poskupljenje cijena putničkih prijevoznih karata dovelo bi do nekonkurentnosti poslovanja u usporedbi sa zračnim prijevozom.

([26]) Vidjeti uvodnu izjavu 43. odluke o pokretanju postupka.
([27]) SL C 198, 27.6.2014., str. 1.
([28]) Za komercijalnu brzinu do 350 km/h bilo bi potrebno provesti testiranje na maksimalnoj brzini od 385 km/h.

(50) Kao drugo, u pogledu samog testiranja, jedan proizvođač željezničkih vozila naglasio je da, čak i kada takve ustanove omogućavaju napredno testiranje, provjeru i odobrenje opreme, infrastrukture i gornjeg ustroja željezničkih vozila velikih brzina, neki određeni testovi mogu se provesti na bolji način izravno na komercijalnim željezničkim prugama, odnosno stvarnoj infrastrukturi. Nadalje, drugi proizvođač željezničkih vozila naveo je da bi se proizvedeni vlakovi trebali dodatno testirati na uobičajenoj mreži zemlje odredišta. Obje primjedbe pokazuju nedostatak potražnje.

(51) Nadalje, poduzeće koje pruža okruženje za testiranje napominje da je već moguće provesti virtualno testiranje pomoću naprednih platformi IKT-a koje bi moglo predstavljati troškovno učinkovito rješenje za buduće testiranje velikih brzina jer će se izbjeći troškovi upravljanja i održavanja fizičkih ustanova za testiranje, čime će se znatno smanjiti proračuni za istraživanje i razvoj željezničkih prijevoznika.

(52) Kao treće, samo je jedno poduzeće koje provodi i testiranje materijala navelo da bi CEATF mogao biti prilika za nove razvojne projekte. Dva druga poduzeća navela su da bi se koristile centrom za testiranje ako bi došlo do njegove izgradnje.

(53) Jedno od tih dvaju poduzeća navelo je da bi lokalni centar za testiranje mogao predstavljati konkurentnu prednost za španjolske proizvođače željezničkih vozila uspostavljene unutar nacionalnog teritorija.

(54) Kao četvrto, u pogledu izgradnje i upravljanja centrom za testiranje, neke zainteresirane strane naglasile su da je za poduzimanje daljnjih koraka u vezi s tim projektom potreban jasan i solidan poslovni model kojim se pruža potpora ulaganju. U mnogim se podnescima naglašava nužnost da centar za testiranje, ako dođe do njegove izgradnje i puštanja u pogon, pruži otvoren i nediskriminacijski pristup po tržišnim uvjetima.

(55) Konačno, nekoliko je trećih strana podnijelo primjedbu na zemljopisni položaj objekta CEATF-a. Naglašavaju da je južna Španjolska udaljena od većine europskih željezničkih prijevoznika i proizvođača željezničkih vozila. Takva lokacija podrazumijeva znatne rizike i troškove jer je prijevoz prototipova vlakova vrlo skup, čime bi se neizbježno pružila prednost španjolskim proizvođačima željezničkih vozila.

5. **PRIMJEDBE IZ ŠPANJOLSKE**

5.1. **Postojanje državne potpore**

(56) Španjolska su tijela djelomično preispitala svoje stajalište u pogledu postojanja državne potpore, osobito u vezi s mogućim narušavanjem tržišnog natjecanja koje proizlazi iz potpore. Navela su da je moguće razlikovati tri raspona testiranja brzine u kojima bi se projekt CEATF mogao ili ne bi mogao natjecati s ostalim objektima koji se nalaze u Europskoj uniji:

(a) testiranje pri brzinama nižima od 210 km/h: španjolska su tijela potvrdila da bi se takvi testovi provedeni u CEATF-u mogli natjecati sa sličnim testovima provedenima u ostalim objektima u Europi. Međutim, navela su da centar CEATF ne bi imao nikakvu prednost u pogledu takvih testova jer bi fiksni troškovi iskorištavanja i održavanja u Antequeri bili previsoki u usporedbi s ostalim centrima koji su namijenjeni radu pri tim brzinama;

(b) testiranje pri brzinama između 210 i 385 km/h: španjolska su tijela priznala da bi moglo postojati natjecanje u ovome segmentu između testova provedenih u CEATF-u i testova provedenih na postojećim komercijalnim željezničkim kolosijecima. Međutim, španjolska su tijela navela da ti testovi predstavljaju samo malen dio svih testova u pogledu elemenata infrastrukture i gornjeg ustroja kolosijeka, željezničkih vozila i njihova međudjelovanja. Takvi bi testovi stoga bili ograničeni na određene vrste željezničkih vozila koje se testiraju pri uobičajenim uvjetima upotrebe. Nadalje, kako je već navedeno, španjolska su tijela navela da bi troškovi tih testova u centru CEATF bili previsoki da bi bili konkurentni;

(c) testiranje pri brzinama višim od 385 km/h: španjolska tijela i dalje smatraju da se dio financiranja koji odgovara izgradnji objekta za testiranje pri brzinama višim od 385 km/h ne bi trebao smatrati potporom jer ne postoji tržište za testiranje pri takvim brzinama.

(57) Španjolska su tijela ustrajala na činjenici da bi se razlika između testiranja pri različitim brzinama trebala smatrati teorijskom jer bi mogućnost provođenja testova pri brzinama nižim od 210 km/h ili između 210 i 385 km/h u CEATF-u u praksi bila ograničena zbog visokih troškova održavanja i operativnih troškova.

(58) Zaključno, djelomičnim preispitivanjem svojeg početnog stajališta u pogledu postojanja potpore, Španjolska zaključuje da bi se samo financiranje izgradnje elemenata CEATF-a kojima bi se omogućilo testiranje pri brzinama nižim od 385 km/h moglo smatrati državnom potporom te bi ga trebalo ocijeniti u skladu s Okvirom za istraživanje, razvoj i ulaganje. Španjolska su tijela u svome podnesku od 2. srpnja 2015. pružila procjenu i navela da ti troškovi predstavljaju 25,1 % troškova projekta i iznose 90,2 milijuna EUR bez poreza na dodanu vrijednost. Stoga su procijenila da se troškovi za dio objekata CEATF-a namijenjenih testiranju pri brzinama višim od 385 km/h koji iznose 240,6 milijuna EUR ne bi trebali smatrati državnom potporom ([29]).

5.2. **Spojivost**

(59) Španjolska tijela u svojim primjedbama ponavljaju i svoje stajalište o spojivosti državne potpore:

(a) centar CEATF pridonio bi cilju od zajedničkog interesa jer bi se povećanjem ulaganja u pogledu istraživanja, razvoja i ulaganja uklopio u operativni program Pametni rast za Španjolsku, donesen u veljači 2015. ([30]), kojemu je jedan od ciljeva unapređenje infrastruktura povezanih s istraživanjem, razvojem i ulaganjem radi jačanja španjolske sposobnosti inoviranja. Španjolska tvrdi da ima najdulju mrežu visokih brzina u Europi i da bi takav objekt za testiranje očito doveo do novih tehnoloških otkrića;

(b) španjolska tijela opravdavaju potrebu za državnom potporom ovome projektu multidisciplinarnom naravi tehničkih testova koji će se provoditi. Prema njihovu mišljenju, zbog raznolikosti područja djelovanja poduzeća uključenih u te testove (npr. poduzeća za građevinske radove, komunikaciju, signalizaciju, vuču, željeznička vozila), nijedno poduzeće ne bi dosegnulo kritičnu masu ili imalo financijski kapacitet za provođenje ulaganja usporedivog s onim koje je potrebno za CEATF i koje bi privuklo i ujedinilo ostala poduzeća. U pogledu financiranja projekta i postojanja tržišnog nedostatka u obliku nepotpunih i asimetričnih informacija, španjolska su tijela zaključila da nijedan izvor financiranja osim javnog financiranja nije dostupan za izgradnju CEATF-a „uzimajući u obzir studije profitabilnosti koje je izradio ADIF";

(c) u kontekstu navedenog, Španjolska je potvrdila da je mjera potpore prikladna jer ne postoji neki drugi prikladni instrument potpore osim javnog financiranja zbog toga što bi novčani tokovi projekta pokrili samo 8,13 % ulaganja (manjak financiranja iznosio bi 91,87 %). Stanje s novčanim tokom objašnjava i neuspješan izbor SPN-a na prvome natječaju jer su poduzeća procijenila da je novčani tok nedovoljan za pokrivanje početnog ulaganja;

(d) prema španjolskim tijelima, potpora ima poticajni učinak. Španjolska je ustrajala na činjenici da bi projekt imao, iz socioekonomskog stajališta, pozitivnu neto sadašnju vrijednost („NSV") u iznosu od 17,3 milijuna EUR (uzimajući u obzir otvorena nova radna mjesta i ostale aktivnosti uzrokovane uspostavljanjem CEATF-a u regiji), iako ekonomska analiza projekta otkriva negativan NSV u iznosu od -362,5 milijuna EUR;

(e) španjolska su tijela navela da je za izračun iznosa državne potpore i maksimalnog intenziteta potpore primjenjive na projekt potrebno uzeti u obzir samo onaj dio ulaganja koji odgovara dijelu projekta koji bi se mogao učinkovito natjecati s ostalim objektima (odnosno, prema njihovu mišljenju, 90,2 milijuna EUR). Kako je prethodno navedeno u uvodnoj izjavi 58., španjolska tijela smatraju da taj dio predstavlja 25,1 % ukupnog ulaganja. Prema njihovu mišljenju, s obzirom na to da je dopušteni intenzitet potpore za istraživačku infrastrukturu kojom se obavljaju gospodarske aktivnosti 60 %, kako je navedeno u točki 89. Okvira za istraživanje, razvoj i ulaganje, ADIF bi trebao osigurati samo 10 % ulaganja (0,4 × 25,1 % = 10 %). Unatoč tome, ona navode da bi ADIF izravnim pružanjem 39,2 milijuna EUR osigurao veće financiranje, koje odgovara iznosu od 20 % dijela koji nije pokriven dohotkom koji ostvaruje projekt, pomoću zajma odobrenog po kamatnoj stopi od 1,17 %. Nadalje, prema Španjolskoj, natječajnim postupcima i postupcima ugovaranja osiguralo bi se svođenje potpore na minimum. Stoga smatraju da je potpora razmjerna i ograničena na najmanju potrebnu;

([29]) Te se vrijednosti ne bi trebale smatrati preciznom podjelom troškova jer španjolska tijela priznaju da postoje dodatni troškovi koji su zajednički za oba dijela centra CEATF te ih nije moguće precizno razdijeliti i raspodijeliti svakome dijelu.

([30]) https://ec.europa.eu/commission/2014-2019/cretu/announcements/new-eu-regional-funds-programme-will-transform-spain-smarter-and-more-competitive-economy_en.

(f) prema Španjolskoj, neopravdani negativni učinci na tržišno natjecanje i trgovinu izbjegli bi se zbog relativnog konkurentnog nedostatka CEATF-a uzrokovanog njegovim visokim operativnim troškovima i troškovima održavanja za testiranje pri brzinama nižima od 210 km/h. Budući da su troškovi iskorištavanja i održavanja pruge velikih brzina tri puta veći od onih uobičajene iskorištavane pruge, CEATF bi *de facto* bio isključen iz tržišta za takvo testiranje;

(g) Španjolska jamči da će potpora biti usklađena sa svim zahtjevima transparentnosti, kako se to zahtijeva primjenjivim propisima Unije.

(60) Kako je prethodno navedeno u uvodnoj izjavi 6., zaprimljene primjedbe trećih strana poslane su španjolskim tijelima 24. rujna 2015. Španjolska su tijela u svome odgovoru od 14. listopada 2015. primijetila da su te primjedbe vrlo općenite naravi kada je riječ o perspektivi upotrebe centra CEATF i da su se temeljile na zamisli razvoja tržišta željezničkog testiranja svakoga poduzeća.

6. **OCJENA POTPORE**

6.1. **Postojanje državne potpore**

(61) Člankom 107. stavkom 1. Ugovora navodi se da „svaka potpora koju dodijeli država članica ili koja se dodjeljuje putem državnih sredstava u bilo kojem obliku koja narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povoljniji položaj nespojiva je s unutarnjim tržištem u mjeri u kojoj utječe na trgovinu među državama članicama”.

(62) Komisija će razmotriti smatraju li se potporom sredstva dodijeljena ADIF-u na temelju sporazuma od 27. prosinca 2010. i ukupno dodijeljeno financiranje za projekt na temelju odluke Vijeća ministara od 28. lipnja 2013.

6.1.1. *Gospodarska aktivnost*

(63) Sud Europske unije neprestano definira poduzetnike kao subjekte koji se bave gospodarskom aktivnošću, neovisno o njihovu pravnom statusu i načinu na koji se financiraju ([31]). Klasifikacija pojedinog subjekta kao poduzetnika stoga u potpunosti ovisi o prirodi njegovih aktivnosti.

(64) Opći je sud 1999. priznao da „pružanje infrastrukture subjekata odgovornih za njezino upravljanje” može predstavljati gospodarsku aktivnost ([32]). Stoga je jasno da izgradnja infrastrukture koja će se komercijalno iskorištavati predstavlja gospodarsku aktivnost ([33]).

(65) Izgradnja CEATF-a u ovome je slučaju izravno povezana s njegovim iskorištavanjem te su španjolska tijela potvrdila da su aktivnosti testiranja koje će se provoditi u CEATF-u gospodarske naravi. Te aktivnosti doista uključuju usluge koje će se ponuditi na tržištu.

(66) Komisija stoga smatra da su izgradnja i iskorištavanje CEATF-a gospodarske aktivnosti.

6.1.2. *Državna sredstva*

(67) Projekt se financira pomoću predujma bespovratnih sredstava koji pruža Ministarstvo gospodarstva i konkurentnosti. Ona predstavljaju državna sredstva.

([31]) Presuda Suda od 12. rujna 2000., *Pavlov i dr.*, spojeni predmeti C-180/98 do C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, točka 74.; Presuda Suda od 10. siječnja 2006., *Cassa di Risparmio di Firenze SpA i dr.*, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, točka 107.

([32]) Presuda Općeg suda od 12. prosinca 2000., *Aéroports de Pariz protiv Komisije*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, kako je potvrđena presudom o žalbi Suda od 24. listopada 2002., *Aéroports de Pariz protiv Komisije*, C-82/01 P, ECLI:EU:C:2002:617, točke od 75. do 80.

([33]) Vidjeti presudu Suda od 19. prosinca 2012., *Mitteldeutsche Flughafen i Flughafen Leipzig-Halle protiv Komisije*, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821,točke 43 i 44 i presudu Suda od 14. siječnja 2015., *Eventech*, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, točka 42.

6.1.3. *Selektivna ekonomska prednost*

6.1.3.1. U korist ADIF-a

(68) Mjera je dodijeljena samo jednome poduzeću, ADIF-u ([34]), te je stoga selektivna.

(69) Mjerom se ADIF-u omogućava prednost pridonošenjem financiranju CEATF-a pomoću predujma nepovratnih sredstava i zajmova.

(70) Kao prvo, predujam nepovratnih sredstava predstavlja izravan transfer državnih sredstava ADIF-u, što jasno predstavlja ekonomsku prednost.

(71) Kao drugo, u pogledu zajmova odobrenih ADIF-u, potrebno je odrediti odgovara li kamatna stopa tržišnoj stopi.

(72) Komunikacijom o preispitivanju metode određivanja referentnih i diskontnih stopa ([35]) („Komunikacija iz 2008.") pruža se zamjenska vrijednost za tržišne stope primjenjive na zajmove. Španjolska su tijela u svome podnesku od studenoga 2015. navela da su slijedila tu metodologiju i primijenila maržu od 100 bodova na primjenjivu stopu za Španjolsku. Nakon toga su provela procjenu ušteđene kamate uzrokovane razlikom između tržišne stope i kamatne stope programa, uzimajući u obzir posebne uvjete svakoga zajma (amortizacija, trajanje i razdoblje odgode). Došla su do zaključka da su primjenjive tržišne stope za tranše isplaćene u okviru programa *Innplanta 2010*. više nego kamatna stopa primijenjena u okviru Programa, ali niže od tržišnih stopa primjenjivih na tranše isplaćene u okviru programa *Innplanta 2011*. (3,06 %) ([36]).

(73) Marže koje su primijenjene na stope izračunane u skladu s Komunikacijom iz 2008. ovisile su o rejtingu poduzeća i razini ponuđenog kolaterala. Komisija u tom pogledu napominje da je ADIF-ov rejting u biti povezan s rejtingom Španjolske ([37]). Nadalje, Komisija napominje da španjolska tijela nisu pružila određene informacije u pogledu kolaterala ponuđenog za zajmove odobrene u okviru različitih programa. Jasno je iz u nastavku navedene tablice 6. da je ADIF-ov rejting snižen s „A" na „B" u prvoj polovini 2012. Španjolska su tijela primijenila maržu od 100 baznih bodova na sve zajmove odobrene ADIF-u. Potrebno je napomenuti da za poduzeće s rejtingom „A" takva marža podrazumijeva nisku razinu kolaterala. Međutim, marža od 100 baznih bodova za poduzeće s rejtingom „B" podrazumijeva uobičajenu razinu kolaterala (umjesto niske razine).

(74) Komisija je tijekom službenog postupka od španjolskih tijela zatražila da pruže informacije o zajmovima koje je ADIF pribavio na tržištu između 20. srpnja 2010. i 20. srpnja 2015. (osim EIB-a). Španjolska su tijela pružila popis komercijalnih zajmova odobrenih ADIF-u/ADIF Alta Velocidadu tijekom posljednjih pet godina, zajedno s njima povezanim uvjetima ([38]) (osim EIB-a) ([39]).

(75) Tim se zajmovima, koji su pribavljeni na tržištu, pruža dovoljno informacija za određivanje prikladnih tržišnih kamatnih stopa za svaku godinu od 2011. do 2014.

([34]) ADIF, kao vlasnik infrastrukture namijenjene upotrebi za gospodarske aktivnosti, smatra se „poduzećem" za potrebe državne potpore. Španjolska tijela nisu to osporavala tijekom službene istrage.

([35]) SL C 14, 19.1.2008., str. 6.

([36]) Osnovna stopa kojoj je dodano 100 baznih bodova kao minimalna marža u skladu s Komunikacijom iz 2008. iznosila je 2,49 % za siječanj 2011., 3,07 % za siječanj 2012., 2,67 % za svibanj 2012., 1,66 % za veljaču 2013. i 1,53 % za siječanj 2014.

([37]) https://www.moodys.com/credit-ratings/Administrador-de-Infraestruct-Ferroviarias-credit-rating-3010 ADIF-ov kreditni rejting fiksan je u odnosu na rejting španjolske vlade.

([38]) Pružili su popis svih zajmova koje su primili ADIF i ADIF-Alta Velocidad, ali s učinkom od 1. siječnja 2013., datuma na koji se ADIF podijelio na ADIF i ADIF-Alta Velocidad, pri čemu je imovina povezana s kružnom željezničkom prugom ostala unutar ADIF-a. Pružile su informacije o datumu raspolaganja, banci, projektu koji će se financirati, iznosu, kamatnoj stopi otplate i razdoblju odgode.

([39]) Vidjeti prethodno navedenu uvodnu izjavu 42.

Tablica 6.

Detalji izračuna tržišne kamatne stope koja će se primjenjivati na zajmove isplaćene ADIF-u

Datum isplate	Kamatne stope zajmova isplaćenih ADIF-u (%)	ADIF-ov kreditni rejting	Komunikacija iz 2008.		Prijedlog španjolskih tijela za izračun tržišnih kamatnih stopa (%)	Komercijalni zajmovi koje je pribavio ADIF	Izračun tržišne kamatne stope na temelju uvjeta komercijalnih zajmova (%)
			Osnovna stopa (%)	Bazni bodovi koji se dodaju za uobičajenu do nisku kolateralizaciju			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
17.1.2011.	1,17	Aa1	1,49	75 – 100	2,49	Za 2011.: Šestomjesečni Euribor (3.1.2011.) + 227 baznih bodova (prosjek)	1,224 + 2,27 = 3,494
11.1.2012.	1,17	Aa2	2,07	75 – 100	3,07	Za 2012.: Šestomjesečni Euribor (2.1.2012.) + 352 baznih bodova (prosjek)	1,606 + 3,52 = 5,126
2.5.2012.	3,06	Baa1	1,67	100 – 220	2,67	-"- (2.5.2012.)	0,992 + 3,52 = 4,512
13.2.2013.	1,17/3,06	Ba1	0,66	100 – 220	1,66	Za 2013.: Šestomjesečni Euribor (1.2.2013.) + 425 baznih bodova (prosjek)	0,38 + 4,25 = 4,63
10.1.2014.	3,06	Ba1	0,53	100 – 220	1,53	Za 2014.: Šestomjesečni Euribor (2.1.2014.) + 215 baznih bodova (prosjek)	0,387 + 2,15 = 2,537

(76) Iz tablice 6. može se očitati da su tržišne kamatne stope koje se temelje na komercijalnim zajmovima koje je pribavio ADIF (desni stupac) stalno više od stopa koje je predložila Španjolska. Budući da se Komunikacijom iz 2008. pruža samo zamjenska vrijednost tržišnih stopa, Španjolska nije pružila dokaze u prilog zaključka o razini dostupnog kolaterala te dosljedni dokazi iz spisa pokazuju da su stope koje je ADIF stvarno platio na tržištu bile znatno više, Komisija smatra da potonje pruža prikladan pokazatelj za određivanje je li zajmovima povezanima s projektom pružena prednost ADIF-u.

(77) Na temelju tablice 6. može se zaključiti da su kamatne stope zajmova odobrenih ADIF-u u vezi s projektom niže nego relevantne tržišne kamatne stope izračunane na temelju uvjeta komercijalnih zajmova koje je pribavio ADIF; osim zajmova odobrenih 2014. Stoga se uvjetima različitih zajmova u iznosu od 7 469 500 EUR odobrenih ADIF-u u razdoblju od 2011. do 2013. osigurava prednost ADIF-u u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

6.1.3.2. U korist SPN-a i budućih korisnika CEATF-a

(78) Komisija je u odluci o pokretanju postupka ([40]) objasnila da se može pretpostaviti da je državna potpora izostala samo ako se natječajnim postupkom omogućava da ekonomski najpovoljnija ponuda odgovara vrijednosti koncesije i ako dotična država članica provjeri da su nastale naknade za koncesiju u skladu s tržišnim cijenama provedbom analize diskontiranog novčanog tijeka i usporedbe s naknadama koje su za slične usluge plaćene drugdje ([41]). Komisija je navela da iako je Španjolska *ex ante* utvrdila određene temeljne sastavnice strukture naknade, to samo po sebi nije dovoljno da se ne dovede u pitanje otvorena i nediskriminacijska narav postupka.

(79) Komisija je razmotrila i moguće postojanje posredne prednosti na razini korisnika infrastrukture.

(80) Budući da SPN nije odabran zbog neuspjeha prvog natječaja, a nema nikakvih naznaka da će biti pokrenut drugi natječaj, nije moguće izvesti konačne zaključke o postojanju prednosti na razini SPN-a. Slično tome, ne mogu se izvesti čvrsti zaključci o postojanju potpore na razini korisnika.

6.1.4. *Narušavanje tržišnog natjecanja i učinak na trgovinu*

(81) Kada se potporom koju dodjeljuje država članica jača položaj poduzeća u usporedbi s ostalim poduzećima koja se natječu u trgovini unutar EU-a, mora se smatrati da potpora utječe na potonje ([42]).

(82) Jasno je da je prednost pružena ADIF-u ojačala položaj tog poduzeća u usporedbi s poduzećima koja se natječu u trgovini unutar EU-a.

(83) Kako je prethodno navedeno u odjeljku 5.1., španjolska su tijela priznala da bi se CEATF mogao natjecati s ostalim europskim centrima za testove pri brzinama nižim od 210 km/h i s postojećim prugama koje su otvorene za promet za testove pri brzinama između 210 i 385 km/h. Posljedično, sada smatraju da bi se samo financiranje izgradnje dijela CEATF-a koji omogućava testiranje pri brzinama nižim od 385 km/h trebalo smatrati državnom potporom i ocijeniti u skladu s Okvirom za istraživanje, razvoj i ulaganje. U tom pogledu, tvrde i da bi javno financiranje potonjih aktivnosti bilo ograničeno na 90,2 milijuna EUR.

(84) CEATF bi se natjecao s ostalim objektima u Europskoj uniji koji nude usluge testiranja željeznice visokih brzina jer je u potpunosti u stanju ponuditi testiranje pri brzinama nižima od 385 km/h. Budući da dokazi upućuju na to da je potražnja za testiranje pri višim brzinama vrlo slaba ili je nema (vidjeti detaljno uvodne izjave od 48. do 51.), testiranje pri brzinama nižima od 385 km/h vjerojatno će postati glavna aktivnost CEATF-a.

(85) Posljedično, državna sredstva dodijeljena ADIF-u za izgradnju CEATF-a iskoristila bi se za subvencioniranje ulaska na tržište novog konkurenta.

(86) U kontekstu razmatranja iz prethodno navedenih uvodnih izjava od 82. do 85., potpora pružena ADIF-a može narušiti tržišno natjecanje i imati učinak na trgovinu između država članica.

6.1.5. *Zaključak o postojanju potpore*

(87) Komisija smatra da javna sredstva dodijeljena ADIF-u za izgradnju CEATF-a na temelju Odluke od 28. lipnja 2013. i sporazuma od 27. prosinca 2010. predstavljaju državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

([40]) Vidjeti uvodne izjave 43. i 44. odluke o pokretanju postupka.
([41]) Predmet SA.38302 *Investicijska potpora luci Salerno*, odluka od 27. ožujka 2014., uvodna izjava 46.
([42]) Presuda Suda od 14. siječnja 2015., *Eventech*, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, točka 66. i presuda Suda, *Libert i ostali*, C-197/11 i C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, točka 77.

6.2. **Zakonitost potpore**

(88) Španjolska su tijela 20. rujna 2013. prijavila mjeru na temelju članka 108. stavka 3. Ugovora. Navela su i da se kružna željeznička pruga neće izgraditi dok je ne odobri Komisija ([43]).

(89) Španjolska je dodijelila potporu na temelju sporazuma od 27. prosinca 2010. i Odluke Vijeća ministara od 28. lipnja 2013. Kako je opisano u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 44., dio te potpore već je isplaćen.

(90) Budući da je potpora dodijeljena prije nego što ju je odobrila Komisija, mora se smatrati nezakonitom potporom u smislu članka 1. točke (f) Uredbe Vijeća (EU) 2015/1589 ([44]).

6.3. **Spojivost**

(91) Nakon što je utvrdila da mjera uključuje državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora, Komisija sada treba procijeniti može li se ona smatrati spojivom s unutarnjim tržištem.

(92) Sud Europske unije mišljenja je da „ako Komisija odluči pokrenuti službeni istražni postupak, država članica i potencijalni korisnik nove potpore imaju dužnost Komisiji pružiti dokaze koji upućuju na spojivost potpore sa zajedničkim tržištem" ([45]). Kako je navedeno u nastavku, španjolska tijela i korisnik ADIF u tu svrhu nisu pružili uvjerljive dokaze u prijavi, podnescima koji su uslijedili, svojim primjedbama na odluku o pokretanju postupka i podnescima podnesenima tijekom faze službene istrage.

(93) Španjolska su tijela navela da bi se javno financiranje CEATF-a, u mjeri u kojoj takvo financiranje predstavlja potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora, trebalo proglasiti spojivim s unutarnjim tržištem u pogledu njegova općeg cilja istraživanja, razvoja i ulaganja te u svjetlu pravila Okvira za istraživanje, razvoj i ulaganje primjenljivih na infrastrukturu za istraživanje, razvoj i ulaganje ([46]).

(94) Iz zaključka iz odjeljka 6.2. slijedi da je potpora nezakonita. U točki 126. Okvira za istraživanje, razvoj i ulaganje navodi se da „nezakonite potpore za IRI ocjenjuju se u skladu s pravilima koja su na snazi na dan dodjele potpore".

(95) U vrijeme dodjele potpore na snazi je bio Okvir za istraživanje, razvoj i ulaganje iz 2006 ([47]).

(96) Okvir za istraživanje, razvoj i ulaganje iz 2006. ne sadržava određene odredbe u pogledu potpora za istraživačku infrastrukturu. Komisija posljedično smatra da bi se procjena te mjere potpore trebala temeljiti izravno na članku 107. stavku 3. točki (c) Ugovora. U odredbi se navodi da se „potpore za olakšavanje razvoja određenih gospodarskih djelatnosti ili određenih gospodarskih područja, ako takve potpore ne utječu negativno na trgovinske uvjete u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno zajedničkom interesu", mogu smatrati spojivima s unutarnjim tržištem.

([43]) Vidjeti podnesak španjolskih tijela od 6. veljače 2014., odgovor na pitanje 7. koje je pružilo španjolsko Ministarstvo financija i javne uprave, str. 13.

([44]) Uredba Vijeća (EU) 2015/1589 od 13. srpnja 2015. o utvrđivanju detaljnih pravila primjene članka 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL L 248, 24.9.2015., str. 9.).

([45]) Presuda Suda od 16. prosinca 2010., *Acea Electrabel Produzione protiv Komisije*, C-480/09 P, ECLI:EU:C:2010:787, točka 99. i u njoj citirana sudska praksa.

([46]) Prema točki 15. podtočki (ff) Okvira za istraživanje, razvoj i ulaganje „istraživačka infrastruktura' znači objekti, resursi i s tim povezane usluge koje znanstvenici upotrebljavaju za provedbu istraživanja u svojem polju te obuhvaća znanstvenu opremu ili komplete instrumenata, resurse koji se temelje na znanju kao što su zbirke, arhivi ili strukturirani znanstveni podatci, pomoćne infrastrukture koje se temelje na informacijskim i komunikacijskim tehnologijama, kao što su infrastruktura GRID, računalna, programerska i komunikacijska infrastruktura, te sva druga sredstva jedinstvene prirode koja su bitna za istraživanje. Takve infrastrukture mogu biti 'na jednome mjestu' ili 'raspodijeljene' (organizirana mreža resursa)".

([47]) Okvir Zajednice za državne potpore za istraživanje i razvoj i inovacije (SL C 323, 30.12.2006., str. 1.).

(97) Komisija provodi test ravnoteže kojime važe pozitivne učinke u pogledu doprinosa ostvarivanju jasno definiranih ciljeva od zajedničkog interesa i negativne učinke na trgovinu i tržišno natjecanje na zajedničkom tržištu radi određivanja spojivosti mjere u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c). U tom pogledu Komisija uzima u obzir sljedeća načela ([48]):

(a) doprinos jasno definiranom cilju od zajedničkog interesa: mjera državne potpore mora težiti cilju od zajedničkog interesa u skladu s člankom 107. stavkom 3. Ugovora;

(b) potreba za intervencijom države: mjera državne potpore mora biti namijenjena situaciji u kojoj potpora može donijeti materijalno poboljšanje koje tržište ne može samo ostvariti, primjerice ispravljanjem tržišnog nedostatka ili rješavanjem pitanja kapitala ili kohezije;

(c) primjerenost mjere potpore: predložena mjera potpore mora biti odgovarajući instrument politike namijenjen ispunjavanju cilja od zajedničkog interesa;

(d) poticajni učinak: potpora mora izmijeniti postupanje predmetnog poduzeća, ili više njih, tako da se ono upušta u dodatnu djelatnost koju ne bi provodilo bez potpore, odnosno provodilo bi je na ograničen ili drukčiji način ili na drugoj lokaciji;

(e) razmjernost potpore: iznos i intenzitet potpore moraju biti ograničeni na minimalnu potporu koja je potrebna za poticanje dodatnih ulaganja ili aktivnosti predmetnog poduzeća ili više njih;

(f) izbjegavanje neopravdanih negativnih učinaka na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama: negativni učinci potpore moraju biti dovoljno ograničeni kako bi ukupna bilanca mjere bila pozitivna;

(g) transparentnost potpore: države članice, Komisija, gospodarski subjekti i javnost moraju imati jednostavan pristup svim mjerodavnim aktima i važnim informacijama o potporama dodijeljenima u skladu s tim aktima.

6.3.1. *Doprinos jasno definiranom cilju od zajedničkog interesa*

(98) Španjolska su tijela u svojoj prijavi i odgovoru na odluku o pokretanju postupka (vidjeti uvodnu izjavu 59. odluke o pokretanju postupka i prethodno navedeni odjeljak 5.2.) naglasila da projekt pridonosi povećanju ulaganja u vezi s istraživanjem, razvojem i ulaganjem u Španjolskoj, što je jedan od ciljeva od zajedničkog interesa strategije EU 2020. i uklapa se u operativni program Pametni rast za Španjolsku, usvojen u veljači 2015. Ona tvrde da je CEATF znanstvena i tehnička infrastruktura koja će omogućiti testiranje multidisciplinarnih aspekata u željezničkom sektoru. Španjolska tijela tvrde i da će se ulaganjem u CEATF ojačati gospodarski razvoj regije Andaluzije, koja je suočena s visokom stopom nezaposlenosti.

(99) Kao prvo, takve bi se tvrdnje trebale procijeniti u pogledu potražnje za takvim istraživačkim objektom u pogledu aktivnosti istraživanja, razvoja i ulaganja koje bi se u njemu provodile.

(100) Kako je navedeno u uvodnim izjavama od 60. do 62. odluke o pokretanju postupka, Komisija dovodi u pitanje potražnju proizvođača željezničkih vozila i željezničke opreme za tom određenom istraživačkom infrastrukturom. Komisija se posebice osvrnula na neuspjeh prvog natječaja za izgradnju i upravljanje CEATF-om i na visoke troškove izgradnje željezničkih mreža namijenjenih pružanju usluga komercijalnog prijevoza pri brzinama višim od 350 km/h i upravljanja njima, koje ne bi bile ekonomski održive ni pri postojećim tržišnim uvjetima ni u doglednoj budućnosti ([49]).

([48]) Na primjer, SA 32835 (2011/N) – investicijski fond za urbana područja Northwest (JESSICA) SL C 281, 24.9.2011., str. 2., http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/240234/240234_1247477_97_2.pdf i SA 38769 (2015/N) – Zeleni dogovor za infrastrukturu za punjenje električnih vozila, koji će se objaviti, http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/258489/258489_1710979_137_2.pdf.

([49]) U pogledu argumenta koji su iznijela španjolska tijela podsjećajući da je upitnik poslan u više od 80 poduzeća, od kojih je 47 odgovorilo i 26 navelo da bi bilo spremno sudjelovati u snošenju rizika projekta, potrebno je primijetiti da su potonja bila većinom poduzeća iz građevinskog sektora, čiji je poslovni interes povezan s fazom izgradnje projekta, a ne s aktivnostima istraživanja, razvoja i ulaganja koje će se u njemu provoditi. Nadalje, nitko od njih nije potvrdio svoj stvarni interes konačnim podnošenjem ponude u javnome natječaju organiziranom 2013., koji je proglašen ništavnim zbog manjka sudionika.

(101) Primjedbe trećih strana zaprimljene kao odgovor na odluku o pokretanju postupka potvrđuju Komisijino stajalište o tome da na tržištu ne postoji potreba za istraživačkom infrastrukturom namijenjenom testiranju vlakova velikih brzina (testiranje se provodi pri brzini višoj od 385 km/h za usluge komercijalnog prijevoza koje se pružaju pri brzini višoj od 350 km/h).

(102) Proizvođači željezničkih vozila ne namjeravaju razvijati proizvode za tako velike brzine zbog nedostatka tržišne potražnje za komercijalnom upotrebom takvih vlakova. Neki željeznički prijevoznici naglašavaju argumente tržišne učinkovitosti (ravnoteže između potrošnje energije i trajanja putovanja), kojima se ograničava komercijalno iskorištavanje vlakova velikih brzina u Europi na mnogo niže brzine (prosječno u Europi – od 280 do 300 km/h, maksimalno – od 320 do 350 km/h), kao i eksponencijalno povećanje troškova ulaganja u infrastrukturu te njezinaiskorištavanja i održavanja za brzine više od 300 km/h, čime bi cijene željezničkih karata postale nekonkurentne u usporedbi s cijenama avionskih karata. Nema dokaza koji bi upućivali na to da postoji tržišna potražnja za izgradnjom novih komercijalnih željezničkih pruga i/ili nadogradnjom postojećih kolosijeka za potrebe pružanja usluga prijevoza pri brzinama koje premašuju 320 do 350 km/h te stoga za objektom za testiranje željeznica koji je posebno namijenjen brzinama koje premašuju takva ograničenja ([50]).

(103) Dodatni određeni argumenti za nedostatak potražnje za infrastrukturom CEATF-a proizlaze iz njegova zemljopisnog položaja, koji će – prema nekim ispitanicima – uzrokovati znatan utrošak vremena i troškove prijevoza.

(104) Naposljetku, argumenti u vezi s dostupnošću naprednijih i troškovno učinkovitijih rješenja za moguće testiranje pri velikim brzinama u budućnosti, kao što je virtualno testiranje pomoću rješenja temeljenih na IKT-u, ne idu ni u prilog potrebi posebnog fizičkog centra za testiranje.

(105) Stoga je tvrdnja da bi prijavljena potpora dovela do dodatnih aktivnosti istraživanja, razvoja i ulaganja u željezničkom sektoru pomoću izgradnje infrastrukture objekta za testiranje pri velikim brzinama u suprotnosti s informacijama koje je prikupila Komisija.

(106) Drugo, ostali ciljevi povezani s politikom na koje su se pozvala španjolska tijela, poglavito socioekonomske koristi koje proizlaze iz otvaranja novih radnih mjesta u Antequeri ([51]), nisu relevantni za procjenu doprinosa prijavljene mjere cilju od zajedničkog interesa u području istraživanja, razvoja i ulaganja. Iako španjolska tijela tvrde da bi se, ako se promatra iz socioekonomskog stajališta, projektom CEATF postigao pozitivni NSV u iznosu od 17,3 milijuna EUR, ona nisu pružila nikakve uvjerljive dokaze o koristima koje bi bile tolike da bi se njima prebili troškovi izgradnje i operativni gubici koje bi planirana infrastruktura ostvarivala tijekom cijelog razdoblja rada. Čini se kako su navedene koristi ograničene na otvaranje radnih mjesta u građevinskom sektoru tijekom faze izgradnje infrastrukture. To znači da projekt ne samo da ne bi pridonio dugoročnom cilju promicanja održivog razvoja u regiji Andaluziji, nego bi imao samo kratkotrajne, privremene učinke na lokalno gospodarstvo ([52]).

(107) U kontekstu razmatranja iz prethodno navedenih uvodnih izjava od 98. do 106., Komisija smatra da Španjolska nije pružila dovoljno dokaza kako bi dokazala da projekt pridonosi jasno definiranom cilju od zajedničkog interesa.

6.3.2. *Potreba za državnom intervencijom*

(108) Španjolska tijela opravdavaju potrebu za državnom potporom ovome projektu multidisciplinarnom naravi tehničkih testova koji će se provoditi. Ona smatraju da zbog raznolikosti područja djelovanja poduzeća koja bi mogla biti uključena u te testove (npr. poduzeća za građevinske radove, komunikaciju, signalizaciju, vuču,

([50]) Ne čudi to da je jedino poduzeće koje je izrazilo pozitivno mišljenje u prilog projekta španjolsko poduzeće koje bi *de facto* uživalo povlašteni pristup centru zbog svoje udaljenosti od njegove lokacije, što je potvrđeno u primjedbama drugih ispitanika. Stoga se čini da je njegova primjedba motivirana mogućnošću ostvarivanja konkurentne prednosti, a ne objektivnom procjenom potrebe za objektom.

([51]) Vidjeti i bilješku 17. odluke o pokretanju postupka.

([52]) Na primjer, Smjernicama za regionalne državne potpore za razdoblje od 2014. do 2020. (SL C 209, 23.7.2013., str. 1.), kojima je posebno predviđeno otvaranje radnih mjesta, taj se cilj stavlja u širi kontekst ostvarivanja uključivog i održivog rasta (naknadno podcrtano). Doista, čak i kada je Komisija imala posebne smjernice za potpore otvaranju radnih mjesta (Smjernice za potpore za zapošljavanje, SL C 334, 12.12.1995., str. 4.), potvrdilo se da se na potpore za otvaranje radnih mjesta koje su ograničene na određeni osjetljivi sektor ili njih više u kojima postoji višak kapaciteta ili su pogođeni krizom općenito gleda manje blagonaklono jer su njihovi negativni učinci na zaposlenost u konkurentnim sektorima u ostalim državama članicama općenito nadmašivali zajednički interes uključen u aktivne mjere za smanjenje nezaposlenosti (vidjeti točku 23.).

željeznička vozila) nijedno poduzeće ne bi samostalno moglo dosegnuti kritičnu masu ili imati financijski kapacitet za provođenje ulaganja u opsegu koji je potreban za CEATF ili privući i ujediniti ostala poduzeća u svrhu takvog ulaganja. U pogledu financiranja projekta, španjolska su tijela navela da nijedan izvor financiranja osim javnog financiranja nije dostupan za izgradnju CEATF-a „uzimajući u obzir studije profitabilnosti koje je izradio ADIF".

(109) Argumentom koji su navela španjolska tijela upućuje se na navodni tržišni nedostatak u obliku problema koordiniranog djelovanja za financiranje izgradnje predviđenog objekta. Čini se kako se njime podrazumijeva da bi jedini mogući način održavanja ulaganja mogao biti stvaranje konzorcija koji bi okupljao različita poduzeća koja posluju u različitim tehničkim područjima, čime bi se osiguralo potpuno iskorištavanje potencijala centra zajedničkom upotrebom jer niti jedno poduzeće samostalno ne bi imalo poticaja upustiti se u financiranje projekta zbog neravnoteže između troškova i očekivanih koristi (na razini pojedinačnog poduzeća).

(110) Međutim, ništa u spisu ne upućuje na to da bi poduzeća koja su potencijalno zainteresirana za sudjelovanje u takvoj suradnji bila u tome spriječena zbog objektivnih teškoća koje ometaju njihovu učinkovitu suradnju. Nasuprot tome, činjenica da je španjolska vlada intervenirala kako bi olakšala osnivanje subjekta posebne namjene (SPN) organizacijom otvorenog javnog natječaja i da je takav natječajni postupak bio neuspješan upućuje, međutim, na to da se pravi problem koji utječe na financiranje prijavljenog problema nalazi negdje drugdje, točnije u njegovu nedostatku financijske održivosti. Slabost argumenta koji su pružila španjolska tijela potvrđena je činjenicom da čak i kada je španjolska vlada odlučila nastaviti s dodjelom javnog financiranja ADIF-u kako bi se započeli radovi, niti jedan privatni neovisni ulagač nije pokazao interes za sudjelovanjem u financiranju.

(111) Komisija stoga zaključuje da Španjolska nije pružila dostatne dokaze o postojanju tržišnog nedostatka u obliku nedostatka koordinacije na razini financiranja CEATF-a.

(112) Nadalje, trebalo bi primijetiti da se Komisijina praksa odlučivanja u području istraživanja, razvoja i ulaganja odnosi na tri vrste određenih tržišnih nedostataka: nepotpune i asimetrične informacije, nedostatke koordinacije i umrežavanja za aktivnosti istraživanja, razvoja i ulaganja te prelijevanje znanja. Međutim, španjolska tijela nisu dokazala pojavu ijednog od tih određenih tržišnih nedostataka u predmetnom slučaju.

(113) U pogledu teškoća koje utječu na financiranje projekta CEATF, nisu pruženi dokazi o tome da bi privatni sektor bio odvraćen od financiranja projekta zbog mogućeg nedostatka ili asimetrije informacija posebno povezanih s utvrdivim i rizičnim aktivnostima istraživanja, razvoja i ulaganja. Kada je riječ o nedostacima koordinacije i umrežavanja u vezi s istraživanjem, razvojem i ulaganjem, iz izjava španjolskih tijela jasno je da suradnja između ADIF-a i industrije u centru za testiranje nije bila planirana. Čini se kako je potpora usmjerena na privlačenje poduzeća da sudjeluju u oblikovanju ili upotrebi infrastrukture CEATF-a, ali se njome ne pokreće njihova određena suradnja radi obavljanja suradničkih aktivnosti istraživanja, razvoja i ulaganja u centru. Naposljetku, Španjolska nije pružila elemente kojima se dokazuje postojanje prelijevanja znanja od kojeg bi koristi imale treće strane, a koje bi moglo biti potaknuto projektom CEATF.

(114) Španjolska nije pružila nikakve druge argumente u prilog zaključka da potpora može dovesti do materijalnog poboljšanja koje tržište samo ne može ostvariti.

(115) U kontekstu razmatranja iz prethodno navedenih uvodnih izjava od 108. do 113. Komisija zaključuje da nije dokazana potreba državne intervencije.

6.3.3. *Primjerenost mjere potpore*

(116) Države članice mogu donijeti različite odluke u pogledu instrumenata politike, a kontrolom državnih potpora ne nameće se jedinstven način interveniranja u gospodarstvo. Međutim, državna se potpora u okviru članka 107. stavka 1. Ugovora može opravdati samo prikladnošću pojedinog instrumenta za ostvarivanje cilja javne politike i pridonošenja jednom ili više ciljeva od zajedničkog interesa ([53]).

([53]) Za raspravu o prikladnosti vidjeti predmete C 25/2004 – DVB-T Berlin-Brandenburg (SL L 200, 22.7.2006., str. 14.) ili N 854/06 – Soutien de l'agence de l'innovation industrielle en faveur du programme mobilisateur pour l'innovation industrielle TVMSL (SL C 182, 4.8.2007., str. 5).

(117) Komisija obično smatra da je mjera prikladan instrument ako je država članica razmotrila postojanje alternativnih mogućnosti politike koje su jednako prikladne za postizanje cilja od zajedničkog interesa, ali istodobno u manjoj mjeri narušavanju tržišno natjecanje od selektivne državne potpore i ako može dokazati prikladnost mjere u pogledu usmjerenosti na ciljeve učinkovitosti i/ili kapitala.

(118) Španjolska tijela nisu pružila nikakve informacije u pogledu mogućih alternativnih instrumenata politike ili ostalih instrumenata potpore za financiranje projekta. Kao odgovor na zabrinutosti izražene u odluci o pokretanju postupka, ona su se ograničila na tvrdnju da, u kontekstu navodnog manjka financiranja projekta od 91,87 %, nijedan instrument osim javnog financiranja ne bi bio prikladan u ovom slučaju.

(119) Komisija primjećuje da činjenica da prijavljeni projekt i dalje u velikoj mjeri ostvaruje gubitke čak i uz potporu nije dovoljan dokaz da je državna potpora prikladan instrument.

(120) Nadalje, budući da nije dokazano da se projektom pridonosi cilju od zajedničkog interesa u pogledu povećanja aktivnosti istraživanja, razvoja i ulaganja, ni prikladnost instrumenta ulaganja koji je odabrala španjolska vlada nije dokazana. Ostale mjere koje bi doista dovele do povećanja aktivnosti istraživanja, razvoja i ulaganja predstavljale bi prikladnije instrumente za ostvarivanje cilja od zajedničkog interesa.

(121) Slična razmatranja primjenjuju se u pogledu ostalih ciljeva od zajedničkog interesa na koje se pozvala Španjolska. Kako je prethodno navedeno u uvodnoj izjavi 106., nova bi radna mjesta bila prvenstveno ograničena na građevinski sektor i privremena u naravi. Državna potpora za izgradnju infrastrukture koja se vjerojatno neće upotrebljavati nije prikladan instrument politike za stvaranje rasta i otvaranje radnih mjesta.

6.3.4. *Poticajni učinak*

(122) Državne potpore moraju imati poticajni učinak. Zahtijevani poticajni učinak postoji ako se potporom mijenja postupanje korisnika u pogledu ostvarivanja cilja od zajedničkog interesa te rješavanje utvrđenog tržišnog nedostatka.

(123) Španjolska su tijela navela da bez potpore ne bi došlo do izgradnje CEATF-a: ona tvrde da potpora ima poticajni učinak jer bez potpore ne bi došlo do realizacije projekta.

(124) Međutim, u predmetnom slučaju, Komisija primjećuje da se potporom omogućava izgradnja objekta za testiranje željeznice koji se stavlja na raspolaganje ADIF-u, kao budućem vlasniku, ali se njome ne pokreće promjena postupanja ADIF-a ili ostalih u pogledu dodatnih aktivnosti istraživanja, razvoja i ulaganja koje će se obavljati u objektu za testiranje.

(125) Španjolska tijela tijekom službenog istražnog postupka nisu pružila nikakve nove informacije ili argumentaciju u pogledu promjene postupanja ADIF-a zbog potpore. Iako dostupni podaci upućuju na to da će prijavljeni projekt ostvarivati gubitke čak i uz potporu, španjolska su tijela propustila dokazati da bi se njime unatoč tome ostvarile važne koristi povezane s istraživanjem, razvojem i ulaganjem za društvo. Nasuprot tome, zaprimljene primjedbe mogućih korisnika infrastrukture tijekom službene istrage pokazuju da projekt u sadašnjem obliku ne zadovoljava neispunjene zahtjeve na strani potražnje poduzeća koja se bave aktivnostima istraživanja, razvoja i ulaganja u željezničkom sektoru.

(126) Nisu pruženi razlozi koji bi opravdali Komisijino odstupanje od svoje prvotne procjene, kako je navedena u odluci o pokretanju postupka. U biti, potpora ne samo da ne stvara poticajni učinak, nego je usmjerena na izgradnju infrastrukture čija dodana vrijednost u usporedbi s postojećim alternativama (točnije ispitnim vožnjama na uobičajenim željezničkim mrežama) nije dokazana.

6.3.5. *Razmjernost potpore*

(127) Komisija smatra da je potpora razmjerna ako se jednaki rezultat ne bi mogao postići s nižom potporom.

(128) Španjolska su tijela prijavila projekt kao usklađen s Okvirom za istraživanje, razvoj i ulaganje, u kojem se navodi da je maksimalni dopušteni intenzitet potpore za pokrivanje ulaganja u istraživačku infrastrukturu koja se upotrebljava u gospodarske svrhe ograničen na neto dodatne troškove do ograničenja od 60 % prihvatljivih troškova (točka 89. Okvira za istraživanje, razvoj i ulaganje). U sadašnjem slučaju, javnom će se potporom obuhvatiti 100 % troškova.

(129) Zbog izostanka ili nedostatnosti privatnih ulaganja u infrastrukturu CEATF-a, čini se da potpora o kojoj je riječ nije razmjerna.

6.3.6. *Izbjegavanje neopravdanih negativnih učinaka na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama*

(130) Člankom 107. stavkom 3. točkom (c) Ugovora zahtijeva se da pozitivni pomaci uzrokovani određenom mjerom budu u ravnoteži s njezinim negativnim učincima na trgovinu i tržišno natjecanje.

(131) Komisija smatra da španjolska tijela nisu dokazala postojanje pozitivnih učinaka uzrokovanih trenutačnom mjerom. Komisija posljedično zaključuje da se izgradnjom CEATF-a neće ostvariti njezin cilj povećanja razine istraživanja i razvoja u posebnom području usluga željezničkog prijevoza vrlo velikih brzina jer je tržišna potražnja za takvom infrastrukturom i povezanim uslugama istraživanja i razvoja u najboljem slučaju slaba ili nepostojeća. Komisija je zaključila i da nije dokazano postojanje tržišnog nedostatka i da nije pružen dokaz da mjera pridonosi smislenoj promjeni postupanja korisnika.

(132) Kada je riječ o ostalim pozitivnim učincima mjere na koje se oslanja Španjolska, Komisija smatra da privremeno otvaranje radnih mjesta, prvenstveno u građevinskom sektoru, dolazi uz visoki trošak i povlači ograničenu pozitivnu vrijednost.

(133) Nadalje, budući da se mjerom omogućava ulazak na tržište novog konkurenta upotrebom obilnog javnog financiranja, Komisija smatra da će imati negativan učinak na tržišno natjecanje. Potporom bi se dovela u pitanje i prethodna ulaganja konkurenata u svoje objekte za testiranje i smanjila buduća ulaganja u održavanje i poboljšanje takvih infrastruktura.

(134) Ta potpora ima učinak na tržište usluga testiranja željezničke opreme u Europskoj uniji. Kako je već istaknuto u odluci o pokretanju postupka, na tom tržištu trenutačno posluju tri centra za testiranje željeznice iz Europske unije: Cerhenice (Velim) u Češkoj Republici, Wildenrath u Njemačkoj i Valenciennes u Francuskoj, na kojima se provodi testiranje pri brzinama do 210 km/h. Testiranje željezničkih vozila velikih brzina provodi se i na prugama za komercijalnu upotrebu ([54]) s maksimalnom predviđenom brzinom od 350 km/h, pri čemu se testiranje provodi pri brzinama do 385 km/h kako se zahtijeva standardom (10 % iznad nominalne brzine vlaka).

(135) Iz toga slijedi da ne postoji potpuna zamjenjivost između usluga testiranja CEATF-a s jedne strane te ostalih objekata za testiranje i testova na komercijalnim mrežama s druge strane zbog različitih najviših brzina pri kojima se izvodi testiranje. Međutim, već postojeća mogućnost testiranja pri brzinama do 385 km/h na komercijalnim mrežama obuhvaća stvarnu i potencijalnu potražnju za uslugama testiranja do te komercijalno održive brzine. U pogledu potencijalne potražnje za testiranje pri brzinama do 520 km/h u budućnosti, dostupne informacije i zaprimljene primjedbe sudionika na tržištu upućuju na to da to neće biti komercijalno održiva mogućnost, barem u doglednoj budućnosti. Stoga će centar za testiranje CEATF biti izravni konkurent tim postojećim objektima i javnim željezničkim mrežama. Komisija stoga smatra da je mjera osmišljena za subvencioniranje ulaska na tržište novog konkurenta u cijelosti državnim sredstvima te može dovesti do znatnog narušavanja natjecanja na tome tržištu.

(136) Ta bi mjera potpore mogla imati i negativan učinak na natjecanje na silaznom tržištu željezničkih proizvoda koji će se testirati (uključujući željeznička vozila i opremu). Kako je navedeno u primjedbama zaprimljenim u vezi s odlukom o pokretanju postupka, zemljopisnim se položajem objekta mogu stvoriti *de facto* konkurentne prednosti u korist nacionalnih proizvođača željezničkih vozila koji bi vjerojatnije upotrebljavali CEATF za testiranje, bez snošenja znatnih troškova prijevoza.

([54]) Npr. Rete Feroviaria Italiana u Italiji, SNCF u Francuskoj, DB Bahn u Njemačkoj.

(137) Uzimajući u obzir nedostatak dovoljno dokazanih pozitivnih učinaka prijavljene potpore, kako je primijetila Komisija u odjeljcima 6.3.1. i 6.3.5., negativni učinci mjere u pogledu stvarnog i potencijalnog narušavanja tržišnog natjecanja smatraju se takvima da nadmašuju njegove navodne pozitivne učinke.

6.3.7. *Transparentnost potpore*

(138) U kontekstu prethodnih razmatranja nije potrebno razmotriti u kojoj je mjeri potpora transparentna.

6.3.8. *Zaključak o spojivosti potpore*

(139) U kontekstu razmatranja iz prethodno navedenih odjeljaka od 6.3.1. do 6.3.7., Komisija zaključuje da se prijavljena mjera potpore ne može proglasiti spojivom s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) Ugovora.

6.4. **Povrat nespojive potpore**

(140) U skladu s ustaljenom sudskom praksom, člankom 16. stavkom 1. Uredbe Vijeća (EU) 2015/1589 navodi se da „kada se u slučajevima nezakonite potpore donesu negativne odluke, Komisija donosi odluku kojom se od dotične države članice zahtijeva da poduzme sve potrebne mjere za povrat sredstava potpore od korisnika […].”

(141) Sudovi Unije dosljedno smatraju i da obveza države članice da ukine potporu koju Komisija smatra nespojivom s unutarnjim tržištem služi u svrhu ponovne uspostave prethodne situacije ([55]). U tom su kontekstu Sudovi Unije utvrdili da će taj cilj biti ostvaren kada primatelj vrati iznose koji su mu dodijeljeni u okviru nezakonite potpore (uključujući kamate), čime će izgubiti prednost nad konkurentima koju je uživao na tržištu te će se uspostaviti situacija koja je postojala prije isplate potpore ([56]).

(142) Komisija je zaključila da je potpora koju je Španjolska dodijelila ADIF-u nezakonita i nespojiva s unutarnjim tržištem. Kao rezultat, potrebno je osigurati povrat potpore kako bi se ponovno uspostavila situacija koja je postojala na tržištu prije njezine dodjele. Povratom bi se trebalo obuhvatiti razdoblje od trenutka kada je nastala prednost za korisnike, odnosno kada je potpora stavljena na raspolaganje korisnicima, do njezina stvarnog povrata, a na iznose koje je potrebno vratiti obračunava se kamata sve do stvarnog povrata.

(143) Na temelju informacija koje je pružila Španjolska i koje su sažete u prethodno navedenim uvodnim izjavama 43. i 44. te tablicama 3., 4., i 5., ADIF-u je u razdoblju od 2011. do 2014. ukupno isplaćen iznos od 143 703 000 milijuna EUR (uključujući 135 866 000 EUR bespovratnih sredstava i 7 837 000 EUR zajmova).

(144) Komisija je na temelju informacija koje je pružila Španjolska u pogledu komercijalnih zajmova koje je ADIF stvarno ugovorio u relevantnom razdoblju izračunala kamatnu stopu koja bi bila dostupna na tržištu. Međutim, Komisija uvažava da bi postojanje ostalih zajmova o kojima nije obaviještena moglo utjecati na rezultat njezina izračuna. Stoga, za potrebe izračuna razlike između kamatnih stopa utvrđenih zajmovima odobrenima ADIF-u i tržišnih kamatnih stopa, a prema tome i elementa potpore čiji se povrat mora osigurati, Španjolskoj je pruženo razdoblje od dva mjeseca od datuma usvajanja ove odluke unutar kojeg može Komisiji pružiti dokaze o bilo kojim drugim komercijalnim zajmovima koje je ADIF ugovorio u relevantnom razdoblju.

(145) Španjolska stoga mora od ADIF-a osigurati povrat predujma bespovratnih sredstava koja su stvarno isplaćena, ali ih ADIF još nije nadoknadio, i elementa potpore sadržanog u zajmovima odobrenima 2011., 2012. i 2013.koji, ne dovodeći u pitanje mogućnost navedenu u prethodnom stavku, predstavlja razliku između kamatnih stopa zajma i tržišnih kamatnih stopa iz prethodno navedene tablice 6. (vidjeti prethodno navedenu uvodnu izjavu 75.). Ukupni iznos čiji će se povrat osigurati uključuje kamatu na iznos povrata od trenutka isplate svakih bespovratnih sredstava ili zajma do trenutka povrata tih sredstava.

([55]) Vidjeti, *inter alia*, presudu Suda Europske unije od 14. rujna 1994., *Španjolska protiv Komisije*, C-278/92, C-279/92 i C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, točku 75.

([56]) Vidjeti, *inter alia*, presudu Suda Europske unije od 17. lipnja 1999., *Belgija protiv Komisije*, slučaj C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, točke 64. i 65.

(146) Dok bi se za bespovratna sredstva kamata na iznos povrata trebala izračunati na temelju glavnice bespovratnih sredstava, ona bi se za zajmove trebala izračunati na temelju u njima sadržanog elementa potpore.

(147) Španjolska ne smije vršiti nikakva nova plaćanja u pogledu projekta o kojemu je riječ.

(148) Kako je prethodno navedeno u uvodnoj izjavi 88., španjolska su tijela navela da se kružna željeznička pruga CEATF-a neće izgraditi bez odobrenja Komisije. Komisija u tom pogledu smatra da ne bi trebao postojati razlog da ADIF zadrži zajmove koji su odobreni isključivo za taj određeni projekt. Komisija zbog toga zahtijeva neodgodivo otkazivanje i otplatu zajmova odobrenih ADIF-u.

7. **ZAKLJUČAK**

(149) Predujam bespovratnih sredstava i zajmovi koje je Španjolska pružila ADIF-u predstavljaju potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora. Dodjelom te potpore Španjolska je prekršila obveze obavješćivanja i mirovanja iz članka 108. stavka 3. Ugovora.

(150) Komisija je zaključila da je potpora nespojiva s unutarnjim tržištem.

(151) Stoga je potrebno osigurati povrat potpore od korisnika ADIF-a, zajedno s kamatom na povrat iznosa.

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Javno financiranje koje je Španjolska dodijelila ADIF-u (*Administrador de Infraestructura ferroviaria*) na temelju ugovora od 27. prosinca 2010. i Odluke Vijeća ministara od 28. lipnja 2013. za izgradnju CEATF-a, u obliku zajmova s kamatnim stopama koje su ispod tržišnih kamatnih stopa i bespovratnih sredstava u iznosu od 358 552 309 milijuna EUR, predstavlja državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

Članak 2.

Potpora navedena u članku 1. nezakonita je jer su njezinom dodjelom prekršene obveze obavješćivanja i mirovanja iz članka 108. stavka 3. Ugovora.

Članak 3.

Potpora navedena u članku 1. nespojiva je s unutarnjim tržištem.

Članak 4.

1. Španjolska bez odgađanja izvršava povrat potpore iz članka 1. koja je isplaćena ADIF-u.

2. Na iznose koje je potrebno vratiti obračunava se kamata od datuma kada su stavljeni na raspolaganje ADIF-u do njihova stvarnog povrata.

3. Kamata se izračunava u skladu s poglavljem V. Uredbe Komisije (EZ) br. 794/2004 ([57]). Iznosi koje je potrebno vratiti uključuju kamate koje se naplaćuju od datuma kad su potpore stavljene na raspolaganje korisnicima, odnosno od datuma isplate obroka bespovratnih sredstava i zajmova, do njihova stvarnog povrata.

4. Španjolska otkazuje sva preostala plaćanja potpore iz članka 1. s učinkom od datuma usvajanja ove Odluke.

5. Španjolska zahtijeva otkazivanje i povrat zajmova odobrenih ADIF-u.

([57]) Uredba Komisije (EZ) br. 794/2004 od 21. travnja 2004. o provedbi Uredbe Vijeća (EU) 2015/1589 o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu članka 108. Ugovora o funkcioniranju Europske Unije (SL L 140, 30.4.2004., str. 1.).

Članak 5.

Španjolska osigurava provedbu ove Odluke u roku od četiri mjeseca od datuma priopćenja ove Odluke.

Članak 6.

1. Unutar dva mjeseca od datuma priopćenja ove Odluke, Španjolska mora Komisiji dostaviti sljedeće informacije:

(a) ukupni iznos (glavnicu i kamatu na iznos povrata) koji se potražuje od ADIF-a;

(b) detaljan opis već poduzetih i planiranih mjera kojima će se ispuniti uvjeti iz ove Odluke;

(c) dokumentaciju kojom se dokazuje da je ADIF-u naložen povrat potpore.

2. Španjolska izvješćuje Komisiju o napretku nacionalnih mjera poduzetih radi provedbe ove Odluke do potpunog povrata potpore iz članka 1. Na jednostavan zahtjev Komisije odmah dostavlja informacije o već poduzetim i planiranim mjerama u svrhu usklađivanja s ovom Odlukom. Dužna je dostaviti i detaljne informacije o iznosima potpore i kamata na iznos koji je ADIF već vratio.

Članak 7.

Ova je Odluka upućena Kraljevini Španjolskoj.

Sastavljeno u Bruxellesu 25. srpnja 2016.

Za Komisiju
Margrethe VESTAGER
članica Komisije